

Resumen del Informe del Análisis Preliminar de Alternativas de San Francisco a San José

S.1 Resultados del Análisis Preliminar de Alternativas

El informe del Análisis Preliminar de Alternativas y el relacionado análisis ambiental y de ingeniería reconfirma que un sistema de cuatro vías, con niveles separados y que compartan Caltrain con el Tren de Alta Velocidad (High-Speed Train o HST) es factible y es la alternativa de HST preferida entre San Francisco y San José en la Península (ver la Figura S-1). También confirma que ese tipo de sistema entre San Francisco y San José puede ser construido con costos similares a lo que se ha presentado en el Plan Económico 2009 y en los anteriores documentos ambientales a Nivel de Programa.

Desde 1996 el Consejo de Poderes Conjuntos del Corredor de la Península (Peninsula Corridor Joint Powers Board, PCJPB o Caltrain) ha apoyado en concepto a HST y ha adoptado múltiples resoluciones expresando ese apoyo. Desde 2004, la PCJPB y la Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California (Autoridad) han trabajado juntas para desarrollar el corredor de Caltrain para que sea una línea férrea del siglo 21 capaz de servir tanto a los trenes locales como a HST para la Península y California. Esta asociación está basada en que hay considerables eficiencias y sinergias entre estos dos servicios de trenes. Esta alternativa de alineación aumentaría las posibles conexiones entre ciudades y el acceso a San Francisco, la Península y SFO y al mismo tiempo mejoraría la seguridad, fiabilidad y desempeño del servicio regional local Caltrain. La opción con uso compartido del corredor de Caltrain aprovecharía la infraestructura existente de vías férreas y aprovecharía al máximo las oportunidades de proporcionar servicio de tren a nivel de la calle. Debido a que esta ruta usa el derecho de paso existente de Caltrain, los impactos ambientales se reducirían al mínimo. Además el corredor de uso compartido de Caltrain proporcionaría beneficios de seguridad y tráfico, al separar de nivel los cruces a nivel con caminos. Por estas razones, el corredor de uso compartido de Caltrain es la alineación preferida para el servicio de HST entre San Francisco y San José.

La alineación entera sería predominantemente cuatro vías de tren con niveles separados y permitiría que tanto Caltrain como HST operen sus servicios respectivos. Sería un sistema de vías compartidas y HST operaría a velocidades de hasta 125 mph y Caltrain hasta 110 mph.

Las estaciones de HST que se recomienda que se sigan estudiando son:

El Centro de San Francisco: Una solución que consiste en un terminal conjunto para el centro de San Francisco en el Centro de Tránsito Transbay y la 4^{ta} y King.

Estación Conectora del Aeropuerto de San Francisco: Millbrae (SFO).

Una Posible Estación en la Mitad de la Península: Actualmente se está considerando las estaciones de Caltrain en Redwood City, Palo Alto y Mountain View. Una o ninguna de estas posibles estaciones podría ser seleccionada para formar parte del sistema HST.

Extremo en el Centro de San José: Estación Diridon.

La Autoridad, la FRA y Caltrain, además de llevar a cabo análisis ambientales y de ingeniería, han buscado la participación del público y de las comunidades en la Península y están incorporando sus opiniones desde San Francisco a San José. Las observaciones que siguen dan una reseña de lo más sobresaliente del trabajo y de las opiniones recibidas hasta ahora:

- En San Francisco el análisis apoya que el trabajo de estudio y de ingeniería de la Autoridad, FRA y Caltrain se enfoque en una solución para el centro de San Francisco con un terminal conjunto en el Centro de Tránsito Transbay y la 4^{ta} y King. Esto coincide con los planes y políticas de la Ciudad de San Francisco y la Transbay Joint Powers Authority y es una solución viable para los servicios de HST y Caltrain.
- En la Península, la Autoridad, FRA y Caltrain limitarán el uso de bermas altas en zonas comerciales o residenciales donde reducirán mucho la conectividad y movilidad o donde haya una fuerte oposición local a este tipo de estructura.
- Se ha agregado en secciones a largo del corredor, opciones de túneles para Caltrain, HST o ambos, para que sigan siendo evaluadas. En algunos casos esto fue una respuesta directa a las sugerencias de las comunidades locales.
- A pedido de la Ciudad de Mountain View, la Autoridad está considerando la estación actual de Caltrain en Mountain View como una posible estación más de HST.

Para la evaluación detallada de alternativas, las tres opciones verticales básicas de elevado, a nivel y bajo nivel han sido expandidas a seis opciones para poder diferenciar mejor sus características.

- Viaducto Aéreo
- Berma o Tierra Estabilizada Mecánicamente (MSE)
- A Nivel (el nivel existente de Caltrain)
- Zanja Abierta
- Zanja Cubierta/Túnel
- Túnel Profundo

La tabla S-1 y la Figura S-2 presentan las alternativas identificadas en forma preliminar para seguir siendo estudiadas con análisis ambientales y de ingeniería.

Habr   más comunicación con el público cuando se finalicen estas recomendaciones preliminares y se estudien más con análisis ambientales y de ingeniería. Es importante entender que aunque algunas sub-secciones tienen opciones de diseño múltiples, no siempre es posible conectar dos opciones verticales de una sub-sección a otra (por ejemplo de un túnel a un viaducto aéreo). En algunos casos las comunidades en el corredor tendrán que “compartir” una alternativa. Las transiciones de una solución vertical a otra toman aproximadamente 3,000 pies o poco más de media milla, por lo tanto, no es posible hacer ajustes “rápidos” entre alternativas verticales. Este tipo de realidades de la ingeniería harán necesaria la cooperación estrecha entre ciudades y comunidades vecinas, Caltrain y la Autoridad para desarrollar soluciones apropiadas en estas sub-secciones y a todo lo largo del corredor.

Debido a que el corredor de Caltrain está tan urbanizado, la Autoridad, FRA y Caltrain han desarrollado una amplia gama de opciones de diseño, en los lugares donde ha sido práctico, desde San Francisco hasta San José. No se eliminó ninguna opción de diseño del corredor de Caltrain solamente por motivos de costo. Esto fue en parte porque muchos individuos y comunidades en el corredor expresaron un fuerte deseo de que se siga desarrollando las alternativas hasta que haya un análisis y un debate exhaustivo de los costos, impactos ambientales y problemas de ingeniería de las diferentes opciones verticales. La otra razón principal es que para desarrollar un cálculo de costo apropiado y lógico, se debe unir todas las 10 sub-secciones del corredor de Caltrain en un sistema cohesivo desde San Francisco hasta San José. Este esfuerzo será parte del estudio de diseño al 15%, que se está llevando a cabo actualmente. También se incorporar   en este esfuerzo soluciones que tengan en cuenta el contexto. Una vez que se desarrollen estas alternativas para todo el corredor, serán descritas en base a la ingeniería, los impactos ambientales y el costo. Estas alternativas para todo el corredor pueden entonces convertirse en la base del diálogo para compartir costos entre la Autoridad, FRA y otras agencias incluyendo las ciudades en el corredor.

El informe de Análisis Preliminar de Alternativas muestra que si las alternativas desde San Francisco hasta San José fueran creadas con las opciones de diseño más caras, los costos serían entre cuatro y cinco veces lo que se ha calculado en el Plan Económico y otros cálculos previos. Esas alternativas caras no podrían ser implementadas.

Tabla S-1
Alternativas a Seguir Considerando

Sub-sección	Ubicación	Alternativas a Seguir Considerando					
		Via-ducto Aéreo	Berma	A Nivel	Zanja Abierta	Zanja Cubierta /Túnel	Túnel Profundo
0(a)	HST y Caltrain tanto a Transbay como a la 4 ^{ta} y King					✓	
0(b)	HST y Caltrain a Transbay, Caltrain a la 4 ^{ta} y King						
0(c)	HST a la 4 ^{ta} y King, Caltrain a Transbay y a la 4 ^{ta} y King						
0(d)	HST y Caltrain tanto a Beale Street como a la 4 ^{ta} y King						
1A	Norte de Mission Bay Drive al sur de 16 th Street.			✓		✓	
1B-1C	Sur de 16 th Street hasta el norte de Cesar Chavez Street			✓		✓	
1D-1G	Norte de Cesar Chavez St. al Túnel South Portal No. 4			✓		✓	
2A	Túnel South Portal No. 4 al sur de Colma Creek			✓			
2B	Sur de Colma Creek al sur de la I-380		✓				
2C	Sur de la I-380 al sur de Center Street	✓	✓	✓	Sólo HST	Sólo HST	
2D	Sur de Center Street al sur de Millbrae Avenue			✓	Sólo HST	Sólo HST	
3A	Sur de Millbrae Avenue al sur de Mills Creek	✓		✓	✓	✓	
3B	Sur de Mills Creek al norte de Villa Terrace	✓			✓	✓	
3C-3D	Norte de Villa Terrace al norte de Hayward Park Station	✓			✓	✓	
3E	Norte de Hayward Park Station al norte de la Carretera 92			✓			
4A	Norte de la Carretera 92 al sur de 25 th Avenue		✓				
4B	Sur de 25 th Avenue al sur de Cordilleras Creek	✓	✓	✓		✓	Sólo HST

Sub-sección	Ubicación	Alternativas a Seguir Considerando					
		Via-ducto Aéreo	Berma	A Nivel	Zanja Abierta	Zanja Cubierta /Túnel	Túnel Profundo
4C	Sur de Cordilleras Creek al norte de Woodside Road	✓			✓	✓	Sólo HST
4D	Norte de Woodside Road al norte de 5 th Avenue	Sólo HST		Sólo Caltrain	Sólo HST	Sólo HST	Sólo HST
5A	Norte de 5 th Avenue al sur de 5 th Avenue			✓			Sólo HST
5B	Sur de 5 th Avenue al sur de Ravenswood Avenue	✓		✓	✓	✓	Sólo HST
5C	Sur de Ravenswood Avenue al norte de la línea del Condado de San Mateo/ Condado de Santa Clara			✓		✓	Sólo HST
6A	Norte de la línea del Condado de San Mateo/Condado de Santa Clara al sur de Embarcadero Road	✓		✓		✓	Sólo HST
6B	Sur de Embarcadero Road al sur de Churchill Avenue	✓		✓	✓	✓	Sólo HST
6C	Sur de Churchill Avenue al norte de East Meadow Drive	✓		✓	✓	✓	Sólo HST
6D	Norte de East Meadow Drive al norte de Adobe Creek	✓		✓	✓	✓	Sólo HST
7A-7B	Norte de Adobe Creek al norte de Stevens Creek	✓		✓	✓	✓	
7C-7D	Norte de Stevens Creek al norte de Fair Oaks Avenue	✓		✓	✓	✓	
8A	Norte de Fair Oaks Avenue al sur de Scott Boulevard			✓			
8B	Sur de Scott Boulevard al norte de De La Cruz Boulevard	Sólo HST		Sólo HST		Sólo HST	Sólo HST
9(a)A	Norte de De La Cruz Boulevard al sur de Taylor Street	Sólo HST		Sólo HST		Sólo HST	Sólo HST
9(a)B	Sur de Taylor Street a la Estación Diridon	Sólo HST					
9(b)A	Norte de De La Cruz Boulevard al sur de Taylor Street						Sólo HST
9(b)B	Sur de Taylor Street a la Estación Diridon						Sólo HST

S.2 Sigüientes Pasos

El informe del Análisis Preliminar de Alternativas proporciona información para la Descripción del Proyecto del Informe de Impacto Ambiental/Manifestación de Impacto Ambiental (EIR/EIS). También fija los parámetros para el siguiente nivel de diseño (15%) y análisis ambiental. El trabajo que se sigue realizando dará a la Autoridad, FRA, Caltrain y las comunidades en el corredor más detalles y un panorama más completo de las opciones de diseño en cada sub-sección y una visión global del corredor completo.

Se llevará a cabo estudios de operación detallados para combinar las operaciones de Caltrain y HST programadas para el corredor, de manera que el diseño y las fases de construcción del proyecto darán información acerca de la factibilidad de las diferentes alternativas verticales.

A medida que el trabajo ambiental y de ingeniería continúe, la CHSRA y Caltrain seguirán reuniéndose y buscando la participación de las ciudades en el corredor en un diálogo acerca de las diferentes alternativas. Si las agencias principales lo consideran necesario, un informe suplementario de Análisis de Alternativas considerará las opiniones recibidas acerca de este informe del Análisis Preliminar de Alternativas y tratará el tema de cómo el análisis de alternativas dará información para las actividades ambientales, de ingeniería en detalle y de alcance a la comunidad en el Corredor de Caltrain. Estas actividades darán información para la preparación de un borrador de EIR/EIS, el cual está programado para ser puesto a disposición del público para sus comentarios en diciembre de 2010.

Puede encontrar el Informe del Análisis Preliminar de Alternativas completo en el sitio Web de la Autoridad de Trenes de Alta Velocidad de California, www.cahighspeedrail.ca.gov, dentro de la lengüeta de biblioteca y en el enlace de la sección de San Francisco a San José.

El sitio Web del Programa de Trenes de la Península, www.caltrain.com/peninsularailprogram, tiene más documentos de referencia y ofrece la oportunidad de dar su opinión por medio del equipo de herramientas Context Sensitive Solutions (CSS). Esperamos que se tome un momento para familiarizarse con las diferentes alternativas y proporcione su valiosa opinión.

Si usted quisiera ser parte de nuestra lista de correo, por favor envíe sus datos al Programa de Trenes de la Península a prp@caltrain.com.

Gracias por su participación.